Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2329

18. 09. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2219 —

Abflugverfahren auf der Flugroute DLE 1X am Flughafen Hannover-Langenhagen

Auf der Grundlage der Antwort der Bundesregierung (Drucksache 13/1462) vom 15. Mai 1995 auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) (Drucksache 13/1259) vom 27. April 1995 fragen wir die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, daß über die neue Abflugstrecke Leine DLE 1X Nachtflüge im Standardabflugverfahren abgewickelt werden, die über „Flugerwartungsgebiete" der Stadt Hannover führen und die vor der Einrichtung der neuen Abflugstrecke dort nicht zugelassen waren?

Soweit die für den Flughafen Hannover geltenden örtlichen Flugbeschränkungen einen Nachtflugbetrieb zulassen, werden die Abflüge auf den gleichen Abflugstrecken freigegeben, wie diese für Flüge am Tage veröffentlicht sind. Das mit der Abflugstrecke DLE 1X verbundene Flugerwartungsgebiet berührt nicht den Stadtkern von Hannover, sondern lediglich die äußersten südwestlichen Randbezirke.

Dem Wunsch der Lärmschutzkommission entsprechend wird diese Abflugstrecke mit Wirkung vom 14. September 1995 verändert, um eine Entlastung der stadtnahen Randbezirke zu erreichen.

2. Trifft es zu, daß die Angabe in der Antwort der Bundesregierung vom 15. Mai 1995 (Drucksache 13/1462) auf die Kleine Anfrage vom 27. April 1995 (Drucksache 13/1259), wonach bei Flughöhen über 5000 Fuß Flughöhe kein dominierendes Lärmereignis wahrgenommen wird, nicht auf einer rechtlich verbindlichen Lärmgrenzwert-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. September 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

festlegung beruht, sondern mit der öffentlich nicht zugänglichen und im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr von der Deutschen Flugsicherungs GmbH angewandten internen „Richtlinie Fluglärmminderung" übereinstimmt?

Ja. Für die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs ist es eine unabdingbare Voraussetzung, daß oberhalb einer bestimmten Flughöhe von den veröffentlichten Verfahren abgewichen und der gesamte Luftraum genutzt werden kann. Aufgrund langjähriger Erfahrungen wird eine Fluglärmrelevanz für Flughöhen über 5 000 Fuß (ca. 1 525 m) über Grund bei strahlgetriebenen und bei 3 000 Fuß (ca. 915 m) über Grund bei propellergetriebenen Luftfahrzeugen nicht mehr in Betracht gezogen, da mit Erreichen dieser Flughöhen Lärmemissionen eines Luftfahrzeuges in der Regel nicht mehr als dominierendes Lärmereignis identifiziert werden. Diese Erkenntnis wurde bereits in früheren Jahren gewonnen, als die Luftfahrzeuge weitaus lauter waren, als es die heute eingesetzten Typen sind.

3. Wann beabsichtigt der Bundesminister für Verkehr seiner seit Jahren bestehenden gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen, nach § 32 Abs. 1 Nr. 15 LuftVG mit Zustimmung des Bundesrates eine Verordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu erlassen?

Der Bundesminister für Verkehr ist der gesetzlichen Verpflichtung nachgekommen und hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und mit Zustimmung des Bundesrates Verordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erlassen.

Die Begrenzung des Fluglärms an der Quelle ist in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in Verbindung mit den „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge" (LSL) geregelt. Die Minderung des Fluglärms im Flugbetrieb wird in der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) behandelt; jüngste Vorschrift ist die schrittweise Außerbetriebnahme der lauten Kapitel-2-Flugzeuge bis zum Jahre 2002.

Zum Schutz der Bürger im Umfeld von stark frequentierten Landeplätzen wurde die „Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen" erlassen.

Mit diesen Bestimmungen hat Deutschland bei den Flugzeugen bis 9 t Höchstabflugmasse neben der Schweiz und Österreich die strengsten Lärmgrenzwerte in Europa; bei den größeren Verkehrsflugzeugen gelten EU-weit die gleichen Lärmgrenzwerte.

Darüber hinaus verhindert das „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm" vom 30. März 1971 das Heranwachsen von Wohnbebauung an die Verkehrsflughäfen und gewährt unter bestimmten Voraussetzungen den Anwohnern einen Erstattungsanspruch für Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333